

CAPÍTULO 2

LAS DIMENSIONES DEL SISTEMA VIAL INKAICO: UNA REVISIÓN HISTÓRICA

Nadie ha dudado nunca que el sistema vial inkaico es una de las más imponentes entidades de este tipo jamás creada en la antigüedad. Su construcción, sin la tecnología moderna, lo hace aún más impresionante. Su extensión geográfica a través de miles de kilómetros y sobre uno de los más abruptos terrenos del mundo, ubican en el rango de lo realmente notable.

No obstante, no ha habido ningún intento reciente por calcular la extensión del mismo. Ahora que se dispone de una considerable cantidad de nueva información al respecto, es posible hacer una estimación mucho más exacta que antes.

Una nueva evaluación de su extensión se justifica debido a que los especialistas debieran tener alguna idea de sus dimensiones, dado que este conocimiento es importante cuando se evalúa la monumentalidad de los logros de los nativos americanos.

Este capítulo revisa los anteriores intentos de dar una idea de las dimensiones del sistema vial inkaico. Por lo tanto presenta un nuevo mapa de la red y algunas observaciones concernientes a las dimensiones del sistema.

INTENTOS ANTERIORES POR ESTABLECER LAS DIMENSIONES DEL SISTEMA VIAL INKAICO

Ninguno de los primeros clérigos, soldados, burócratas o cronistas españoles que alguna vez escribieran sobre el camino inka, dejó de hacer mención a su vaste-

dad. No obstante, nadie probablemente recorriera ni un tercio del sistema tal cual lo conocemos hoy en día y por lo tanto sus dimensiones permanecen extrañas a la comprensión de cualquier individuo. Aún algunos de aquellos que viajaron extensamente por el mismo, hombres como Polo de Ondegardo, Matienzo, Vásquez de Espinoza, Lizárraga, Cobo y Cieza de León, sólo vieron las rutas (principales) y raramente viajaron por los ramales secundarios o laterales.

Es más, los antiguos viajeros españoles no eran conscientes de la existencia de muchas de estas rutas secundarias, ya que las mismas conducían a lugares de poco o ningún interés para los españoles y por lo tanto fueron abandonadas a la caída del Tawantinsuyo. Por ejemplo, las rutas que llevaban a santuarios, fortalezas o puestos de avanzada incaicos en las vertientes orientales de los Andes, fueron de las primeras en ser abandonadas.

Los cálculos realizados en el período colonial temprano sobre la extensión de los caminos están expresados en leguas, y nunca se tuvo la intención de establecer la longitud de todo el sistema. Lo que sí hacen es dar una idea sobre las distancias entre los centros más importantes dentro del sistema de caminos tal como se usara en el período colonial temprano. Cieza de León (1967 [1553]: 45), refiriéndose a la ruta principal de la sierra, dijo que tenía una extensión de 1,100 leguas. La extensión de la legua es variable (ver capítulo 8); no obstante, uno puede estimar que las 1,100 leguas de Cieza corresponden a aproximadamente 5,500 km.

La cifra de 1,100 leguas refleja la opinión que se tenía en el siglo XVI, expresada por numerosos autores, coincidentes en que la distancia entre Quito y el Cuzco era de 500 leguas y entre el Cuzco y Santiago de 600. La cifra de 1,100 leguas para la arteria principal de la sierra que da Cieza es relativamente precisa. No sólo nos da una idea general de la extensión del camino principal inka, sino que así mismo proporciona una impresión general de las dimensiones del Imperio Inka.

Uno podría pensar que las listas de los *tampu* proporcionadas por Vaca de Castro ([1543] 1908) y Guaman Poma de Ayala ([1614] 1944) podrían darnos una visión relativamente completa del sistema vial inka, ya que lo definen a través de un listado de cientos de *tampu*, ubicados en forma secuencial en los caminos incaicos. Desafortunadamente estas dos fuentes reflejan el sistema vial incaico como que fue pobre y parcialmente resucitado por la administración colonial española. Omite definir un gran número de caminos secundarios y laterales, así como bifurcaciones y trifurcaciones de las rutas principales.

La lista de Guaman Poma cubre solamente los caminos en Colombia (que no eran incaicos) así como los de Ecuador, Perú y Bolivia) pero descuida el vasto sistema sobre el territorio que es hoy Chile y Argentina. Sobre esta inmensa área, él escribe ([1614] 1944: 1093) que uno puede caminar durante dos meses o más a través de desiertos y montañas habitadas por leones, tigres, serpientes y otros animales salvajes. El listado de *tampu* de Vaca de Castro es muy temprano, pero más limitado en términos espaciales. La descripción que hace de caminos abarca solamente Perú y Bolivia) con una brevísima mención del Ecuador y omite también todo el sistema vial de Chile y Argentina.

En resumen, nunca nadie trató de calcular en forma seria la extensión total del sistema vial incaico durante el período colonial temprano, en el momento en que muchas de las principales rutas eran bien conocidas y estaban todavía en uso. Las dimensiones del sistema eran tales que ninguna persona podría haberlo visto íntegro jamás. Y tampoco hubo intento alguno por compaginar las versiones de los informantes de las diversas partes del imperio.

Durante los siglos XVII y XVIII no se hicieron investigaciones tendientes a fijar la extensión del sistema vial incaico, y el conocimiento del mismo se limitaba a las noticias de fuentes ya publicadas durante los siglos XVI y XVII (por ejemplo, Velasco [1789] 1978/II: 117-181). El viaje de A. von Humboldt a América se llevó a cabo hacia finales del siglo XVIII y comienzos del XIX. En varias de sus publicaciones hace mención a caminos incaicos y los describe (1890; 1968 [1813]). Sus comentarios recavaron el interés por los caminos incaicos que un gran número de historiadores, viajeros, naturalistas, científicos y geógrafos retomaron durante el siglo XIX. Humboldt no era dado a exagerar, por lo tanto su comentario sobre que "El gran camino incaico fue una de las más útiles, y al mismo tiempo más gigantescas obras jamás realizadas por el hombre" (Humboldt [1813] 1968) no puede ser tomado a la ligera.

El renovado interés que despertaron los caminos incaicos durante el siglo XIX no condujeron a adelantos significativos en el conocimiento de las dimensiones del sistema. Lo mucho que se escribió sobre él fue hecho por aquellos que lo habían visto y querían describirlo (Squier, La Condamine, Raimondi, San Ramón, Tschudi y Boman) para nombrar unos pocos). Ellos no intentaron comprender las dimensiones del sistema, y tal vez la descripción más leída sobre el sistema vial incaico fue la de Prescott (1869), quien había leído cuidadosamente las crónicas tempranas de Cieza, Sarmiento, Matienzo, Zárate, Fernández de Oviedo, H. Pizarro y Garcilaso de la Vega. Prescott intentó definir el sistema completo en una forma sencilla. Tal como los primitivos cronistas, él lo visualizó como dos arterias norte-sur con conexiones (1869: 62, 63):

"Había muchos de estos caminos que atravesaban las distintas partes del reino, pero los más importantes eran los dos que se extendían de Quito al Cuzco y, nuevamente, divergiendo de la Capital, continuaban en dirección sur hacia Chile.

Uno de estos caminos atravesaba la gran altiplanicie y el otro bordeaba la costa a lo largo del océano."

Estimó que la extensión de la ruta de la sierra era de aproximadamente 3,200 km., lo que constituye un serio error de cálculo. La ruta de la sierra tiene por lo menos alrededor de 2,400 km. más. El error de Prescott posiblemente resultara de su conversión de leguas a millas, utilizando una legua más larga que la que sus informantes coloniales españoles tuvieron en mente.

El primer mapa que muestra una considerable porción de la red vial inka, fue realizado por el gran cartógrafo y explorador del Perú, Antonio Raimondi (Fig. 2.1).

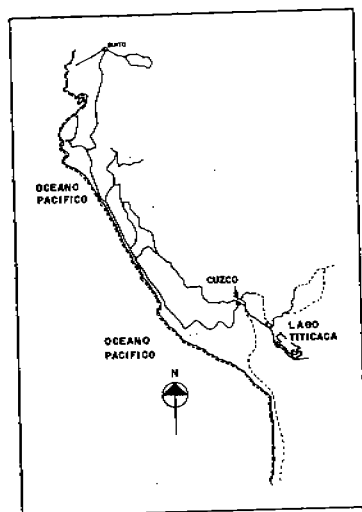


Fig. 2.1.— Mapa de Antonio Raimondi de 1875 (redibujado).

Titulado "Mapa para la historia de la geografía del Perú", lleva la fecha 1875 pero fue incluido en el segundo volumen de su obra *El Perú. Historia de la geografía del Perú*, de 1876. Raimondi se basó en gran medida sobre sus propios apuntes de viaje y en las crónicas de Garcilaso de la Vega, Cieza de León y otros pocos cronistas españoles.

Traza las principales arterias desde (Quito al lago Titicaca) e incluye unos cuantos caminos laterales en las vertientes occidentales y orientales de los Andes. El texto que acompaña al mapa, en tres volúmenes (Raimondi 1874-1876-1879), describe algunos de estos caminos y constituye una importante fuente de información.

Tanto el mapa como los comentarios históricos de Raimondi fueron un sólido antecedente para los numerosos mapas y estudios de los caminos incaicos que fueron publicados por especialistas durante el siglo siguiente. Es posible que el infatigable Raimondi recorriera mayor cantidad de caminos incaicos que cualquier otro individuo durante los siglos XIX o XX.

Un viajero y científico del siglo XIX, Charles Wiener, hizo un esquema de los principales caminos dentro del territorio peruano y boliviano (1880: 556-559). Le fue posible realizarlo ya que había recorrido personalmente muchos de ellos y

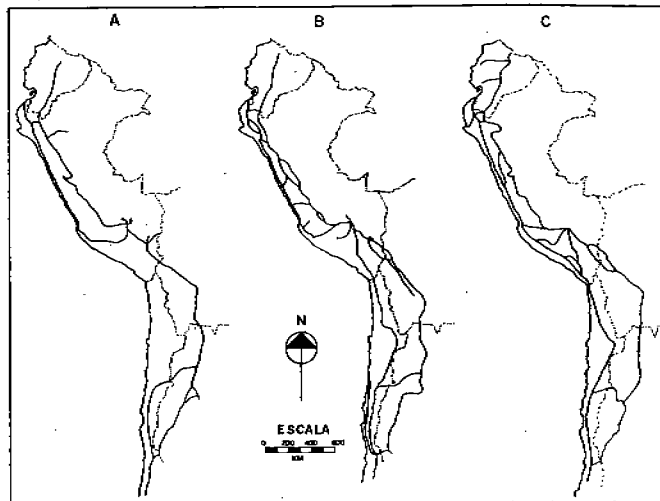


Fig. 2.2.— Mapas de: (A) Urteaga (1926), (B) Regal (1936), y (C) Levillier (1942), todos redibujados.

conocía algunas de las fuentes tempranas, tales como Garcilaso, Zárate, Herrera y Cieza. No tuvo acceso a las listas de *tampu* de Vaca de Castro ni de Guaman Poma.

Lo mismo que Raimondi, hizo uso de tácticas arqueológicas e históricas para aclarar la naturaleza y ubicación de algunos caminos incaicos. Para su época hizo una extensa descripción de los caminos incaicos del Perú y Bolivia, aunque no produjo mapa alguno ni intentó calcular la extensión de los caminos que definiera.

En el mismo año en que Wiener publicara su *Pérou et Bolivie* (1880), Clements R. Markham publicó un *Mapa del Perú* (1880) que cubría los Andes desde el paralelo 4 Norte hasta el paralelo 20 de latitud Sur. Este fue un curioso intento temprano de representar el Imperio en forma gráfica. En el mapa Markham trazó las rutas empleadas por los emperadores Inka durante sus viajes tal como éstas fueran (descritas en las fuentes) históricas tempranas, transformándolo en una expresión gráfica primitiva del sistema de caminos incaicos.

Uno de los primeros y más conocidos mapas del Imperio Inka fue confeccionado por Horacio H. Urteaga y publicado en 1926. Su *Mapa del Tahuantinsuyu* fue el primero sobre la red de caminos inka ampliamente difundido (Fig. 2.2A). Le fue encargado por Rafael Larco Herrera para ser distribuido en forma gratuita en todas las escuelas del Perú. Urteaga evidentemente no hizo un trabajo de investigación

muy profundo, ya que su mapa nos muestra solamente el camino de la sierra y una parte de la ruta costera. Muestra muy poco de los caminos laterales y representa solo aproximadamente 11,300 km. de caminos.

En 1936 el ingeniero peruano Alberto Regal publicó el primer estudio detallado y serio del sistema vial incaico. Su obra *Los caminos del Inka* describe las principales rutas inkaicas y cita las evidencias publicadas sobre ellos (Fig. 2.2B). Este trabajo se sustenta fundamentalmente en las fuentes escritas del siglo XVI, particularmente en las *Ordenanzas de tambos* de Vaca de Castro de 1543. También utiliza los informes de arqueólogos, geógrafos, historiadores e ingenieros. Regal escribió (1936: 1) que su estudio fue hecho como homenaje a los grandes logros de los Inkas en el campo de la ingeniería. Su obra *Los caminos del Inka* es básicamente una reconstrucción del sistema vial incaico, basado en fuentes publicadas. (No se basó en investigaciones de campo más allá del uso de algunos informes de ingeniería y arqueológicos. Regal merece el reconocimiento de haber producido el primer estudio detallado y documentado del sistema. Su obra *Los caminos del Inka* no fue superada por más de una generación; esto es hasta que se publicara la aún más detallada y documentada *Vialidad imperial de los Inkas* del padre León Strube Erdmann (1963).

Los mapas de Regal (1936: láminas I-V; 1, 35, 37, 128, 162) definen un sistema de aproximadamente (14,000 km. de longitud) El estudio es muy detallado en cuanto a los caminos en el territorio peruano, pero menos para el territorio inkaico del noroeste y oeste de la Argentina. Esto se debe a que la bibliografía de Regal sobre el Perú era mucho más detallada, y por el hecho de que las fuentes históricas tempranas para la parte sur del imperio dan una información mucho menos pormenorizada en cuanto a los caminos inkaicos.

Los estudios de Regal siguen constituyendo un trabajo útil y válido dado que cita algunas de las fuentes con las que más tarde no contó Strube Erdmann. Regal también conocía más profundamente la geografía del Perú.

Los caminos del Inca de Regal nunca recibió el reconocimiento que merecía por ser un hito original y relevante en la investigación sobre el tema. Poco tiempo después aparecieron numerosos trabajos arqueológicos que informaban o describían algunos trechos cortos de caminos inkaicos (Ver la revisión histórica que hace Strube Erdmann, 1963: 6-9).

Un importante y muy difundido mapa del Imperio Inka, con sus caminos, fue publicado por primera vez en 1942 por el investigador Roberto Levillier en su obra *Don Francisco de Toledo, supremo organizador del Perú*. Fue luego reimpresso en 1946 y en 1956. El estudio de Levillier sobre los caminos inkaicos no incluye una descripción elaborada de *tampu por tampu*, como lo hace el trabajo de Alberto Regal. El mapa de Levillier se titula "El Imperio Inkaico" y muestra grupos étnicos, fronteras, principales asentamientos y conquistas territoriales aparte de los caminos. Muestra un sistema de aproximadamente 14,000 km. No hay indicación alguna de que Levillier hiciera uso del trabajo de Regal. Él recurrió a su extenso conocimiento de fuentes históricas para trazar su mapa, y el total de los caminos que nos muestra es ligeramente superior a los de Regal (Fig. 2.2C).

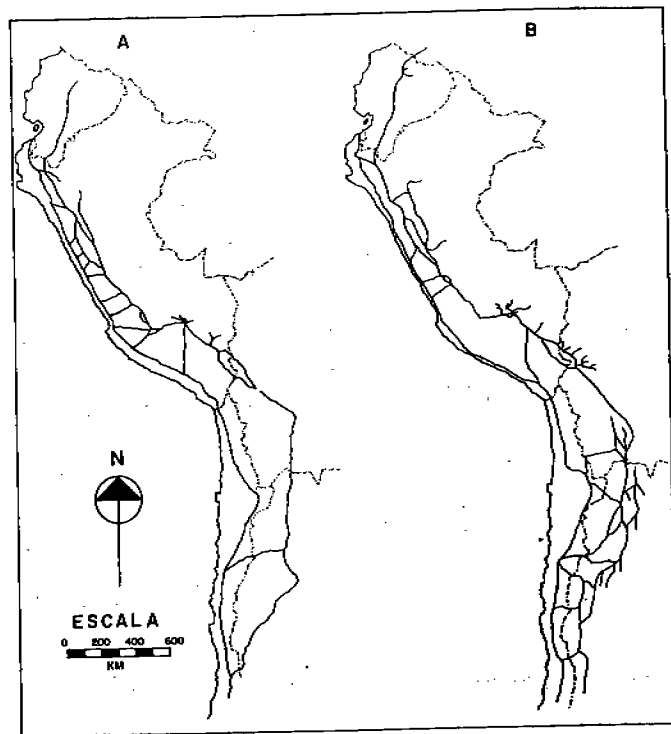


Fig. 2.3.- Mapas por: (A) Hagen (1955) y (B) Strube Erdmann (1963), ambos redibujados.

En 1955, el explorador y escritor Victor W. von Hagen publicó sus mapas (1955: entre tapas, 9, 85, 255, 277; así como también en la traducción de 1958) del sistema vial incaico (Fig. 2.3A). Estos fueron reimprimos en una traducción al inglés de la obra de Cieza de León (1959), y nuevamente en otra publicación de Hagen en 1976. El trabajo etnohistórico sobre el que están basados los mapas de Hagen fue hecho por Dorothy Menzel (Hagen 1955: 16, 17) y, aparentemente, Regal. La importancia del trabajo de Hagen es que organizó una expedición que viajó por el Perú y vio realmente trechos de los caminos inkaicos. Dos especialistas, Dorothy Menzel y Hans D. Disselhoff, acompañaron a la expedición de Hagen pero la abandonaron al inicio (ver Disselhoff 1957).

arqueológicos) así como también en poco difundidas publicaciones antropológicas. La lista puede ser interminable. Los estudiosos de los caminos incaicos deben examinar y sopesar toda esta información en cuanto a su validez potencial. No hay ninguna fórmula de aplicación sencilla para facilitar esta tarea. No hay forma alguna de asegurar una total exactitud, y dado que el sistema vial es tan grande, existe poca esperanza de que persona o grupo alguno pueda llevar a cabo un reconocimiento de éste en su totalidad. Aún cuando un gigantesco programa fuera organizado para tal fin, hay muchos trechos del camino destruidos y solo podrían ser reconstruidos consultando fuentes escritas, tanto nuevas como antiguas, por lo general no muy confiables. En síntesis, ningún mapa del sistema de caminos del Imperio Inka podrá ser un instrumento de absoluta precisión.

Algunos mapas de la red vial Inka (Levillier 1942; Raffino 1978; Strube 1963), distinguen los caminos mediante una simbología que indica cuán seguro está el autor de un determinado camino. Por ejemplo, el mapa de Strube del noroeste argentino y Chile, muestra caminos de tres categorías: 1) bien documentados, 2) pobremente documentados y 3) probables. No se utiliza en el mapa que aquí se presenta un sistema similar, dado que dichas categorías son muy difíciles de definir con precisión. Por lo tanto, me he limitado a la decisión más simple como es la de establecer si un camino existió o no.

Para comprobar si un camino existió, o que probablemente existió, se requirió una cantidad razonable de evidencia: histórica y/o de prospección en el campo. La evidencia "relativamente razonable" fue determinada usando muchos aspectos distintos de entrenamiento histórico y antropológico, así como de investigación de campo. Se utilizan docenas de puntos de información para tomar este tipo de decisión. El proceso mental detrás de estas decisiones queda evidenciado en los capítulos que describen los reconocimientos realizados en cada una de las docenas de zonas (ver edición en inglés, Hyslop 1984). El mapa general del sistema vial Inka incluido aquí, presenta una visión de la red para la cual, de acuerdo a mi opinión, existe evidencia "relativamente razonable".

Hay buenas razones para pensar que un mapa del sistema vial Inka puede ser trazado hoy con mucha mayor precisión que antes. En primer lugar, el creciente interés por una etnohistoria basada ya no en las clásicas "crónicas" sino en fuentes regionales españolas tempranas — como las inspecciones oficiales, litigios y archivos administrativos —, ha hecho conocer la existencia de caminos incaicos ahí donde nunca se supo que existieran. Estas fuentes han arrojado nueva luz sobre el sistema vial en áreas alrededor de Quito, Santiago, Huánuco, etc. En segundo lugar, el nuevo interés en reconocimientos arqueológicos regionales ha centrado la atención de los arqueólogos en patrones de asentamiento en áreas amplias así como en las rutas que unían dichos asentamientos. Esto ha permitido a los arqueólogos determinar redes de caminos incaicos en áreas sobre las que existen pocas fuentes históricas tempranas conocidas, o si existen son de poca utilidad. Esta técnica ha sido particularmente exitosa en el área cercana a Cochabamba en Bolivia, en el valle de Moche en el Perú, y en la mayor parte del área oeste-central y noroeste de Argentina.

En tercer lugar, el estudioso de los caminos incaicos actualmente dispone de herramientas a las que no tenía acceso una generación atrás. Estas comprenden

(fotografías aéreas e imágenes desde satélites) así como excelentes mapas fotogramétricos a una escala de 1: 100.000, o menos. Dichos mapas y fotografías se venden a precios moderados o inclusive subsidiados, aunque generalmente no pueden conseguirse los de las áreas fronterizas. Sin éstos, sólo pueden organizarse expediciones de investigación efectivas con grandes dificultades, y la lectura e interpretación de los aspectos geográficos en las fuentes escritas tempranas se tornan mucho más difíciles.

En suma, en este momento se dispone de más y mejor información sobre los caminos incaicos que nunca antes. Sintetizar esta información para producir un mapa general de la red de caminos Inka es un problema complejo. La habilidad para sopesar y evaluar esta cantidad de datos se ve enriquecida si el erudito tiene una amplia experiencia en el análisis de las fuentes históricas y en investigación arqueológica. Cabe agregar que un conocimiento general de la bibliografía relativa a la red vial es fundamental. Finalmente, ninguna de las habilidades antes mencionadas puede ser debidamente aplicada, salvo que paralelamente se tenga una visión clara de cómo estaba estructurado y funcionaba el Tawantinsuyu, y de cómo interactuaba con las culturas locales andinas prehistóricas.

El mapa general del sistema vial (Fig. 2.4) está basado en cientos de fuentes antiguas y modernas, principalmente en trabajos publicados: Si el lector desea conocer la evidencia que sustente la existencia de cualquier camino específico del mapa, se le recomienda que consulte a Regal y Strube y la bibliografía al final de la presente publicación. Cabe agregar a ésto que la muy destilada lista de fuentes que se consignan a continuación, solamente permitirían reconstruir un 90% del mapa. Todos son trabajos síntesis que reúnen información sobre una región o sobre todo el Imperio:

1. Magallanes (1912).— Chile: antiguo, pero útil.
2. Uhle (1923).— Sur de Ecuador: de ayuda limitada.
3. Regal (1936).— General: primera síntesis general documentada.
4. Strube E. (1963).— General: la más completa síntesis documentada.
5. Kosok (1965).— Costa norte del Perú.
6. Raffino (1978).— Noroeste de la Argentina.
7. Salomon (1978).— Área de Quito: estudio histórico.
8. Sanzeteña (1979).— Cochabamba, Bolivia: resultados de prospecciones.
9. Beck (1979).— Valle de Moche, Perú: un hito en el trabajo de reconocimiento.
10. Agurto (1980).— Área del Cuzco: buenos mapas con documentación limitada.
11. Schobinger (1982).— Noroeste de la Argentina.

El lector observará que algunas partes del Tawantinsuyu son mucho mejor conocidas que otras, ya que por ejemplo no existe una síntesis detallada actual de la ocupación Inka ni de sus caminos para la mayor parte de Chile o Bolivia. La frontera oriental del Imperio Inka es generalmente muy poco conocida. La red vial en el Kuntú Suyu, directamente al sur del Cuzco, está muy pobremente documentada. Los puntos fuertes así como los débiles de la investigación en general relacionada al sistema, son tratados con mayor extensión en el capítulo sobre futuras investigaciones (Capítulo 11). No hay razón alguna para considerar el mapa general que aquí se presenta como definitivo. Dado que la investigación continua en varios frentes, éste

será revisado, corregido y ampliado. Un cálculo sobre las dimensiones de la red vial, que se expone a continuación, indica que muchos caminos quedan aún por ser definidos.

El mapa general del sistema vial que acá publicamos (Fig. 2.4, ver encarte) muestra aproximadamente 23,189 km., mientras que el mapa de Strube muestra 20,700 km. En otras palabras, hemos logrado agregar por lo menos 4,139 km. de caminos que nunca antes han sido trazados en un mapa del sistema vial Inka en su conjunto, ya que en este mapa nuevo se descarta aproximadamente unos 1,500 km. de las rutas consideradas en el mapa de Strube debido a que no existen datos "relativamente razonables" que indiquen su filiación Inka.

Algunas estadísticas adicionales pueden resultar de interés. La ruta principal de la sierra, que pasa por Quito, Tomébamba, Huánuco, Cuzco, Chucuito, Paría y Chiconá hacia el río Mendoza, tiene una longitud de 5,658 km. Calculando 5 km. por legua, esto nos da un total de 1,137 leguas —una cifra sorprendentemente cercana a la que diera Cieza de León de 1,100 leguas refiriéndose a la ruta de Quito - Cuzco - Chile. La ruta costera es de aproximadamente 3,943 km. de longitud, y es más corta en relación a la serrana en parte porque el Ecuador no posee una ruta costera.

El aumento de información disponible acerca del sistema vial durante las últimas dos décadas, se debe principalmente a nuevos datos acerca de caminos laterales o transversales. Se han observado algunos casos adicionales de bifurcaciones de arterias principales y, cuando se sepa más sobre los caminos de Bolivia y Argentina, podremos verificar que tal vez había rutas de doble tránsito norte-sur en la mayor parte de sus territorios.

LA DIMENSIÓN REAL DEL SISTEMA VIAL INKA

En vista de la desaparición física de algunos de los caminos —y puede ser que no existan rastros de ellos aun en las fuentes históricas tempranas— se torna definitivamente imposible el saber con precisión cuál era la dimensión real del sistema vial. No obstante, los arqueólogos del Proyecto del Camino Incaico han reunido una cantidad de información nueva que permite algunas especulaciones relativas al tamaño del sistema.

Tanto mis colegas como yo, obtuvimos información nueva sobre cada una de las doce zonas en las cuales el proyecto llevó a cabo reconocimientos de campo. Esta evidencia concerniente a nuevos caminos incaicos no es necesariamente "nueva", ya que pueden formar parte de datos que aparecieran publicados en relatos antiguos, o haber sido del conocimiento general de la mayor parte de los habitantes de una área geográfica específica por décadas o incluso siglos. Es "nueva" en el sentido de que no había sido integrada en mapas anteriores ni en alguna síntesis sobre el sistema vial. Esta información sobre posibles caminos incaicos es presentada en detalle en la sección titulada "Las dimensiones de la red vial incaica en el área ..." que acompaña

cada uno de los capítulos dedicados a la descripción de las doce áreas recorridas (ver edición en inglés, Hystop 1984).

No es fácil evaluar las evidencias sobre caminos incaicos que uno no ha visto ni inspeccionado. Uno no puede fiarse con fe ciega en los informantes locales o autores oscuros para identificar correctamente tales caminos. Más aún, tanto las fuentes orales como escritas sobre caminos incaicos dan por cierto mucho más de lo que realmente puede comprobarse. Por ejemplo, los informantes locales generalmente informan al arqueólogo sobre la dirección a donde se dirige una senda o camino dado sin haberlo siquiera transitado. Existe también en muchas partes de los Andes una tendencia a denominar como "inka" a cualquier senda o camino antiguo, término que en general puede tomar el significado de "muy antiguo". Hay pocas claves que le permitan a uno determinar quién está en lo exacto, y quién no. De hecho un campesino indígena puede dar datos precisos y detallados, mientras que tal vez un distinguido historiador de la región puede continuamente inventar o imaginar información. Una de las ventajas del autor ha sido la de haber tenido la oportunidad de conocer a muchas de estas personas, cuyos trabajos han sido consultados. Este contacto personal me ha ayudado a juzgar la veracidad de alguna de la información sobre el sistema vial inka publicada o comunicada verbalmente. En algunos casos, algún material tentador sobre posibles caminos incaicos ha sido mejor no ser aceptado finalmente. Durán (1944), por ejemplo, describe una red de caminos "inkas" en la Provincia de Cañaribamba, Ecuador. No da indicación alguna de poder identificar un trazo inka y por lo tanto sus caminos no han sido incluidos en la evaluación de la dimensión de la red vial en el área de Cañar-Azuay. En síntesis, el autor ha tratado de ser escéptico en cuanto a qué información puede ser considerada como una evidencia adecuada de nuevos caminos.

Una observación muy importante emerge de la información presentada en las secciones de la publicación que versa sobre las dimensiones del sistema en cada una de las áreas donde se llevó a cabo un reconocimiento. La observación consiste en que la dimensión del sistema vial de una determinada zona era casi siempre mayor que la presentada en el mejor trabajo general sobre el tema (Strube E. 1963). Algunas áreas como Cochabamba en Bolivia, parte del nor-oeste de Argentina y la costa norte del Perú, aparentemente tienen más caminos incaicos que los que previamente se suponía. Otras áreas como Atacama en Chile, Cajamarca—Huamachuco en el Perú, el área al oeste del lago Titicaca y el área Cañar—Azuay en el Ecuador, muestran un moderado incremento en el número de caminos ya conocidos. La zona cercana a Santiago de Chile no ha producido evidencias sobre la existencia de un sistema más amplio. Allí, algunos caminos incaicos que se suponía existían fueron descartados por falta de evidencias mientras otros fueron agregados, lo que no produjo cambio alguno en la verdadera dimensión del sistema.

Tengo la impresión de que una investigación que pudiera basarse tanto en publicaciones como en informantes en casi todas partes del imperio, producirían evidencias sobre algunos caminos antes desconocidos. Tal fue mi experiencia en once de las doce zonas donde realicé un reconocimiento de caminos incaicos y revisé evidencias halladas por otros. La experiencia de estar continuamente encontrando evidencias de caminos incaicos en publicaciones regionales y fuentes históricas

tempranas, o en conversaciones con informantes locales confiables, me convenció que el sistema vial inka es mucho más extenso que aquel verificado en mi propio mapa general del sistema. No resultaría sorprendente si futuros reconocimientos históricos y arqueológicos pudieran llegar a documentar una red de aproximadamente 40,000 km. Esta afirmación no-científica, refuerza la opinión vertida al comienzo de esta sección en relación a que muchos caminos inkaicos permanecen aún sin ser descubiertos y que a causa de ello la dimensión del sistema vial inka no puede ser evaluada por el momento como una simple suma de la extensión de aquellas partes conocidas.

POR QUÉ ESTUDIAR LA DIMENSIÓN DEL SISTEMA VIAL INKAICO

¿Por qué estudiar la dimensión del sistema vial inkaico? ¿Qué significan las estadísticas antes citadas? Generalmente es admitida la dificultad de realizar antropología instantánea a través de una estadística, por grandiosa que ésta sea. Esta nueva evaluación de la dimensión de la red de caminos puede resultar de un valor limitado. No obstante, ayuda a definir las proporciones de la entidad a cuyo estudio está dedicado el presente libro. La gran dimensión del sistema debiera inspirar humildad en todos sus estudiosos y recordarles lo poco que se sabe actualmente de mismo. Las estadísticas que muestran la longitud de los caminos, contribuyen también al creciente interés por la cuantificación. Los datos que definen a los imperios rara vez han sido cuantificados, excepto en lo que se refiere a la superficie territorial, estimados poblacionales y dimensiones de las áreas urbanas. La cuantificación de otros logros imperiales, pudieran conducir a estudios comparativos más precisos. Finalmente, las dimensiones numéricas del sistema vial inka pueden resultar significativas para la población andina actual, mucha de la cual obtiene un considerable grado de autoestima a partir de la percepción de los logros de sus antepasados.